

Finansdepartementet
Fi2021/03460

BIL Swedens yttrande på promemorian Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk

BIL Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar och har getts möjlighet att lämna in synpunkter på denna promemoria.

BIL Sweden avstyrker förslagen i promemorian ”Skattelättnad för arbetsresor – ett enklare och färdmedelsneutralt regelverk” (Fi2021/03460) i sin helhet. Förslaget innebär att en regionalt differentierad skattereduktion som är avståndsbaserad och färdmedelsneutral ersätter den nuvarande kostnadsbaserade avdragsrätten för resor mellan bostad och arbetsplats.

Förslaget till nytt regelverk bör inte genomföras, då det skulle innebära en stor försämring för människors mobilitet i Sverige och allt vad de medför i form av samhällsekonomiska förluster.

- Bil är det vanligaste transportmedlet för både lokala, regionala och långväga resor, oavsett vilket mått på resande som används. Enligt data från de samlade resvaneundersökningarna bearbetat av Trafikanalys står personbilstrafiken för 71 procent av inrikes persontransportarbetet för samtliga trafikslag.
- Bilen är oersättlig i vardagen. Redan i dag är kostnaderna för att äga och köra bil höga. Med ännu sämre ekonomiska förutsättningar skulle många behöva flytta eller säga upp sig från arbetet. Reseavdraget i sin nuvarande form ska därför utvecklas i stället för att avvecklas.
- Avståndet spelar en mindre roll när det gäller individens planering av sina resor i allmänhet och sina resor till och från jobbet i synnerhet. Hur lång tid det tar för individen att ta sig från A till B är viktigare än avståndet – oavsett trafikslag.

- Den totala pendlingstiden har varit styrande för den geografiska utformningen av våra städer, vårt sätt att bo och arbetsmarknaden. Snabbare restider betyder större tillgänglighet till fler arbetsplatser och därmed en bättre matchning mellan arbetstagare och arbetsgivare. Ju fler möjligheter desto större möjligheter att den enskilde kan hitta en arbetsplats där dennes kompetens tas till vara i störst uträkning.
- På arbetsmarknaden är bilen det största trafikslaget och det finns inga tydliga tecken på en förändring. Bilens fördel är hastigheten vilket innebär kortare restider eller möjlighet att nå fler arbetsplatser på samma tid. Det gynnar inte minst mindre städer och landsbygden som saknar alternativ. Effekten är att bilen blir det kitt som kopplar samman Sveriges kommuner i flera arbetsmarknader. Konsultföretaget WSP har gjort en kontrafaktisk analys genom att modellera en arbetspendling utan bil i hela riket. Resultatet är att när bilpendlingen exkluderas från den kommunöverskridande arbetspendlingen splittras dagens effektiva arbetsmarknader dramatiskt från 69 till 257. Effekten är således betydande för svensk arbetsmarknad, i synnerhet för pendlingskommuner. I princip är det endast kring de tre storstäderna där kollektivtrafiken i någon omfattning kan ersätta biltrafiken¹.
- Reseavdragen syftar till att öka rörligheten på arbetsmarknaden, men också för att minska trycket på bostadsmarknaden i tätorterna. Förslaget riskerar att minska rörligheten på arbetsmarknaden och därmed försvåra för företag att anställa och växa.
- Enligt en rapport från Statens väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, (2020) bidrog vägtrafiken med 66 miljarder kronor netto till statskassan 2017. Statens inkomster från skatter och avgifter (drivmedelsskatter, fordonsskatt mm) inom väg- och transportområdet uppgick till 97 miljarder kronor, medan de statliga utgifterna (väginvesteringar/underhåll mm) uppgick till 33 miljarder kronor. VTI har också gjort beräkningar av hur väl olika trafikslag bär sina samhällsekonomiska kostnader (internaliseringsgraden). Dessa beräkningar visar bland annat att bilkörning är överbeskattad. För en vanlig bensinbil är de rörliga skatterna 85 procent högre än den samhällsekonomiska marginalkostnaden. Motsvarande för en dieselbil är en överbeskattning med 40 procent.
- Reseavdraget syftar till att sänka kostnaden för arbetsresor och därmed öka attraktiviteten för att ta sig till ett arbete även om restiden är lång. Reseavdraget utgör därmed en motvikt mot överbeskattningen.
- Idag subventionerar skattebetalarna kollektivtrafiken med ca 50 procent av kostnaderna. Med ett reseavdrag skulle därmed en redan subventionerad biljett få

¹<https://www.bilsweden.se/storage/90DB274E11375C2728B75709CAED9B39CCEC9E78EEBA9842D59E112D187029E8/7db94c647e514c16a3640c7c118fc7df/pdf/media/ac822a0e19aa41e1aba0b3fa7b6ecbf4/Hur%20betaldelsefull%20a%CC%88r%20bilen.pdf>

ytterligare kompensation från det allmänna, vilket kan ifrågasättas.

- Omställningen till renare och säkrare fordon sker i snabb takt. Antalet eldrivna vägfordon, främst personbilar, växer stadigt. Fordonen blir också allt mer energieffektiva, och drivs i allt högre utsträckning med biodrivmedel. Därtill står vi också inför ett tekniskifte när det gäller digitalisering, uppkoppling och automatisering. Drivmedels- och teknikutvecklingen leder till frågan om hur vi ska beskatta våra fordon i framtiden.
- Sverige behöver frångå det lapptäcke av skatter och avgifter som uppstått, och ta fram ett nytt konkurrenskraftigt och teknikneutralt skattesystem som är både transparent och rättvist. Införandet av en smart kilometerskatt kan vara en sådan lösning. En smart kilometerskatt som kan variera med tid, plats och fordonets miljöegenskaper skulle skapa ett mer träffsäkert system.

Stockholm den 21 januari 2022

BIL Sweden

Jessica Alenius
Vice VD